

ETUDE DE TRAFIC DU PROJET D'AMÉNAGEMENT T. GUILLOU-F. KURON

RAPPORT

28 juin 2023



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	Salomé Franques
Version	V1
Référence	Etude de trafic du projet d'aménagement T. Guillou-F. Kuron / Rapport

SOMMAIRE

1 - PRÉAMBULE.....	4
1.1 - Objet du document	4
1.2 - Présentation du projet	5
2 - PHASE 1 : ÉTAT DES LIEUX.....	6
2.1 - Circulation automobile	6
2.2 - Conditions actuelles de circulation.....	8
2.3 - Trafics actuels	9
2.3.1 - Postes de comptages	9
2.3.2 - Trafics journaliers	10
2.3.3 - Trafics à l'Heure de Pointe du Matin	10
2.3.4 - Trafics à l'Heure de Pointe du Soir	11
2.4 - Transports collectifs et modes actifs	12
2.4.1 - Transports collectifs	12
2.4.2 - Continuités cyclables.....	13
3 - PHASE 2 : ANALYSE DE L'IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION	15
3.1 - Trafics générés par le projet.....	15
3.1.1 - Hypothèses	15
3.1.2 - Hypothèse 1 : Stabilité des parts modales	15
3.1.3 - Hypothèse 2 : Baisse de la part modale automobile	16
3.2 - Conclusions	18

1 - PRÉAMBULE

1.1 - Objet du document

La SNC COGEDIM et l'OPH Habitat 44 souhaitent mener une opération immobilière sur le secteur des rues Théophile Guillaou et des Frères Kuron. Le projet prévoit la démolition de 182 logements existants et la réalisation de 380 logements.

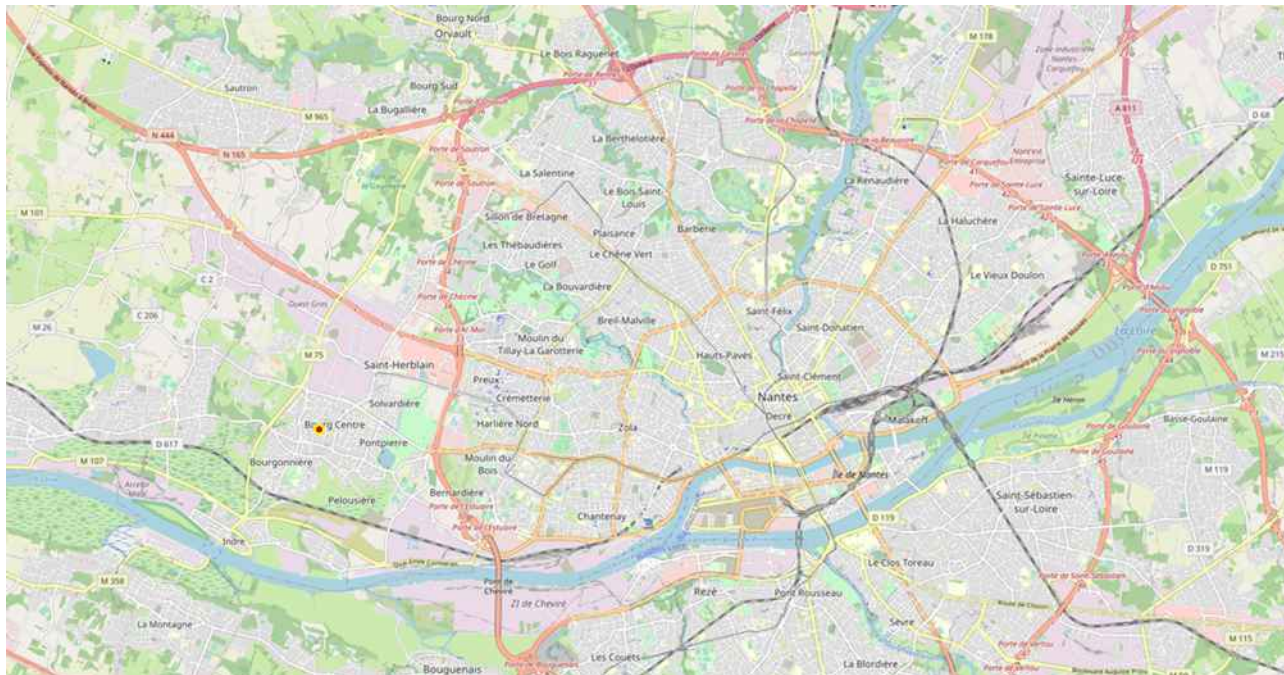
Dans ce cadre, la COGEDIM et Habitat 44 ont fait réaliser une étude de trafic, afin d'alimenter l'étude au cas par cas du projet. Ce document présente l'état des lieux et l'analyse de l'impact du projet sur la circulation.



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE / ÉTAT ACTUEL

1.2 - Présentation du projet

Le projet d'aménagement est situé à St Herblain, à proximité du centre-bourg, entre les rues Blard, Théophile Guillou et Calvaires.



SITUATION DU PROJET

Le projet se répartit en plusieurs phases. Il comprend la destruction de 182 logements existants et la construction de 380 nouveaux logements :

- Phase 0 : Destruction de 182 logements,
- Phase 1 : Construction de 134 logements,
- Phase 2 : Construction de 122 logements,
- Phase 3 : Construction de 124 logements.



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE / PLAN MASSE PROJETÉ

Pour desservir la quartier, la rue Théophile Guillou est à double-sens et la rue des Calvaires est à sens unique dans le sens Sud > Nord. Toutes deux sont reliées à la rue Pierre Blard, à double-sens également, avec pour la rue Théophile Guillou, un carrefour Stop.

Tous les accès des parkings du projet vers ces deux rues sont gérés par des carrefours Stop, avec 3 accès sur la rue Théophile Guillou et un seul sur la rue des Calvaires.



PLAN DES VOIES AU DROIT DU PROJET

2.2 - Conditions actuelles de circulation

Des relevés sur site ont été réalisés en juin 2023. Ceux-ci ont mis en évidence des conditions de circulation fluides sur les différentes voies ceinturant le périmètre du projet. Les véhicules s'insèrent facilement au niveau du carrefour Blard x Guillou. Sur la rue des Calvaires, des ouvertures de parkings peuvent générer quelques secondes d'attente, mais ne viennent pas du tout impacter la circulation. La sortie de l'école ne génère pas non plus de difficultés, les usagers se stationnant sur les places de proximité et finissant à pied.



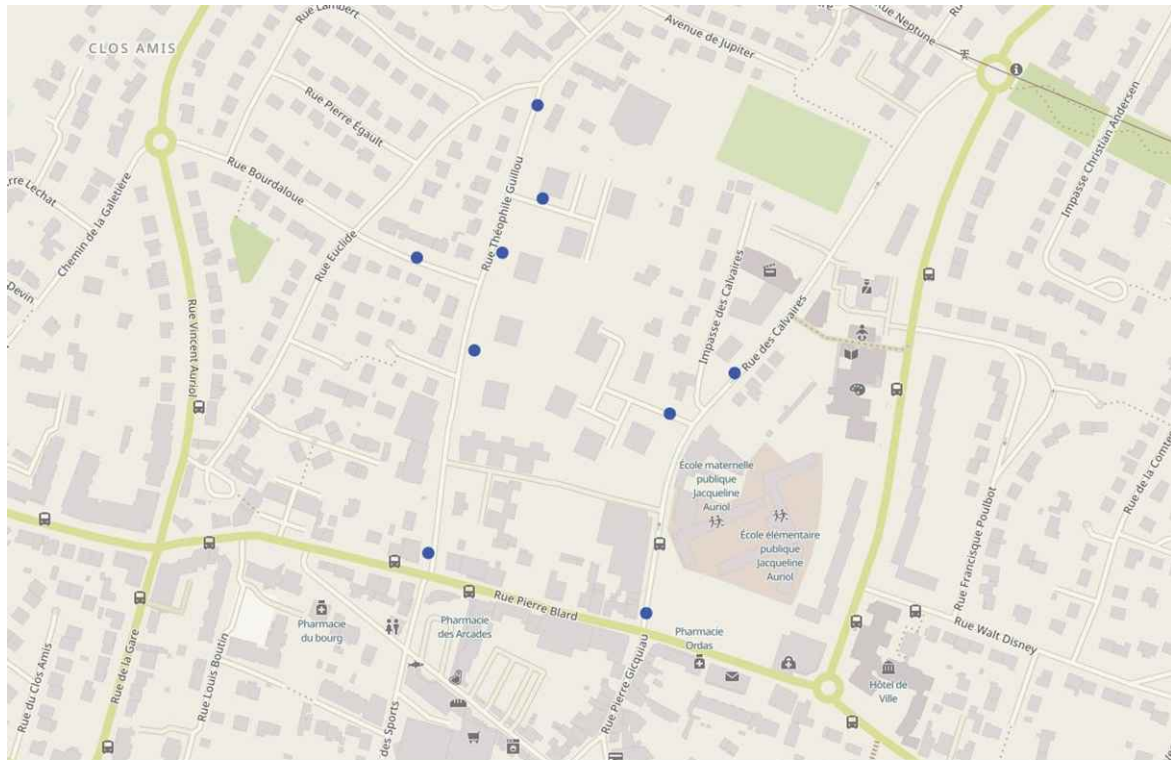
RUE THÉOPHILE GUILLOU LE 20/06/23 À 18H



RUE DES CALVAIRES LE 20/06/23 À 18H

2.3.1 - Postes de comptages

- 4 comptages sur les voies d'accès au site, afin de quantifier précisément le trafic actuellement généré par les 182 logements existants ;
- 5 comptages sur les voies principales autour du site.



IMPLANTATION DES POSTES DE COMPTAGES

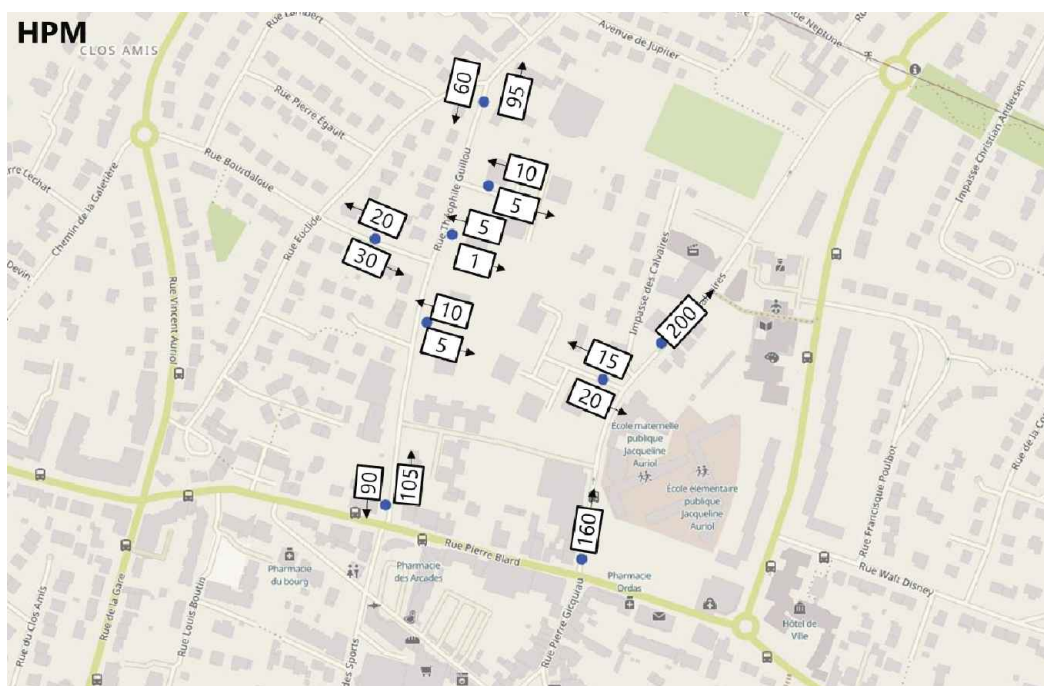
2.3.2 - Trafics journaliers

Actuellement, en moyenne sur les jours ouvrables, environ 1 000 à 1 600 véhicules circulent par sens sur les voies principales autour du site. Le site génère quant à lui un trafic d'environ 900 véhicules / J_r (entrée+sortie).

**TRAFICS JOURNALIERS TOUS VÉHICULES 2023**

2.3.3 - Trafics à l'Heure de Pointe du Matin

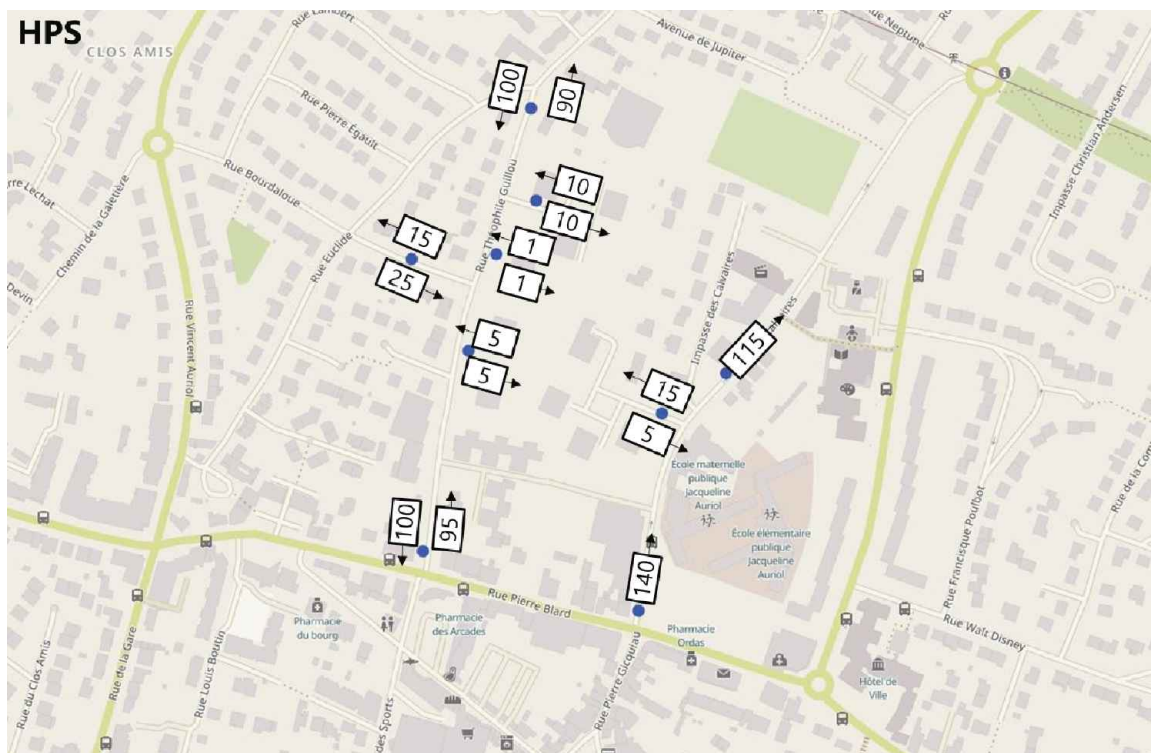
À l'heure de pointe du matin (HPM), 60 à 200 véhicules/heure circulent par sens sur les voies principales autour du projet. Environ 45 véhicules sortent du secteur, et 25 y entrent.



TRAFICS HEURE DE POINTE DU MATIN 2023

2.3.4 - Trafics à l'Heure de Pointe du Soir

A l'heure de pointe du soir (HPS), 90 à 140 véhicules/heure circulent par sens sur les voies principales autour du projet. Environ 20 véhicules sortent du secteur, et 30 y entrent.



TRAFICS HPS 2023 EN TV

2.4 - Transports collectifs et modes actifs

2.4.1 - Transports collectifs

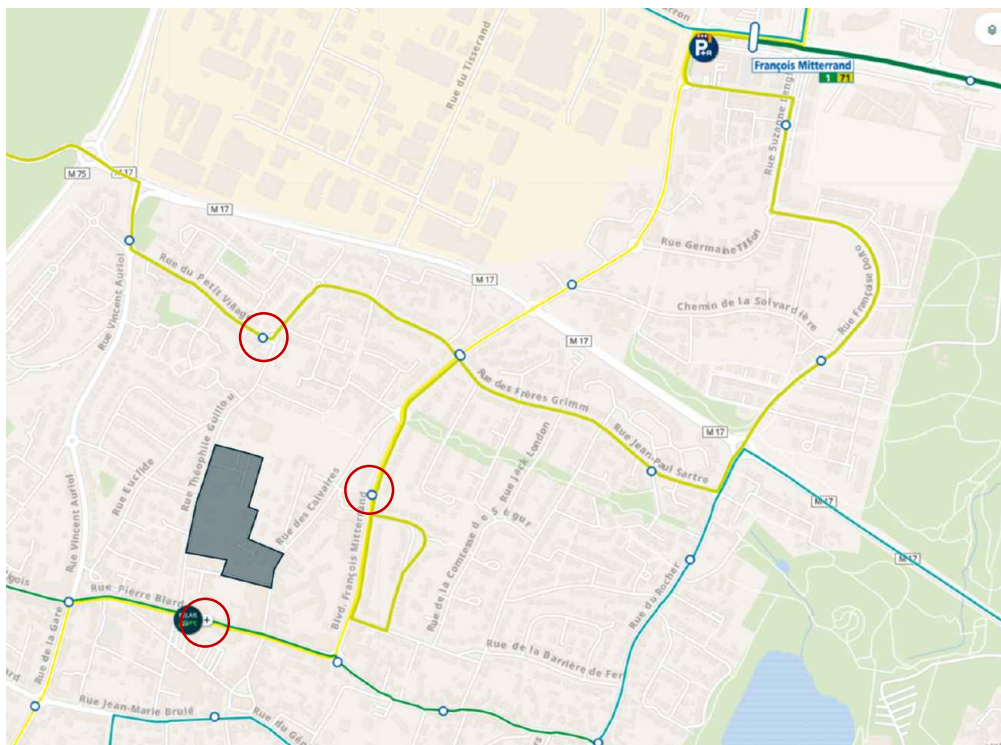
Le projet est desservi par 3 lignes de bus à proximité.

Au Sud sur la rue Pierre Blard passent 2 lignes à l'arrêt Arcades :

- La ligne 50, Basse-Indre <> Porte de la Chapelle
 - Se rabat sur :
 - ▶ La ligne 1 du tramway à François Mitterrand,
 - ▶ La ligne 2 du tramway à Grand Val, Le Cardo et René Cassin,
 - ▶ La ligne 3 du tramway à Marcel Paul, Sillon de Bretagne et Morlière.
 - Fréquence de 8 à 10 min en heure de pointe et de 18 min en heure creuse
- La ligne 91, Couëron-Bougon <> Mendès-France-Bellevue
 - Se rabat sur la ligne 1 du tramway à Mendès-France
 - Fréquence de 10 min en heure de pointe et de 15 min en heure creuse

Au Nord, à l'arrêt Petit Village :

- La ligne 71, Bac de Couëron <> François Mitterrand
 - Se rabat sur la ligne 1 du tramway 1 à François Mitterrand
 - Fréquence de 10 min en heure de pointe et de 25 min en heure creuse



PLAN DES TRANSPORTS COLLECTIFS À PROXIMITÉ DU PROJET – TAN

2.4.2 - Continuités cyclables

2.4.2.1 - Réseau actuel

Il n'existe actuellement aucune continuité cyclable aménagée au droit du projet. À environ 200 m, se trouvent des bandes cyclables, sur la rue de la Gare au Sud et le boulevard Mitterrand à l'Est.

Quelques points de stationnement sont présents, sur les rues Pierre Blard, Théophile Guillaou et des Calvaires.



AMÉNAGEMENTS CYCLABLE ET STATIONNEMENT VÉLO ACTUELS – OPENDATA NANTES MÉTROPOLE

2.4.2.2 - Réseau projeté

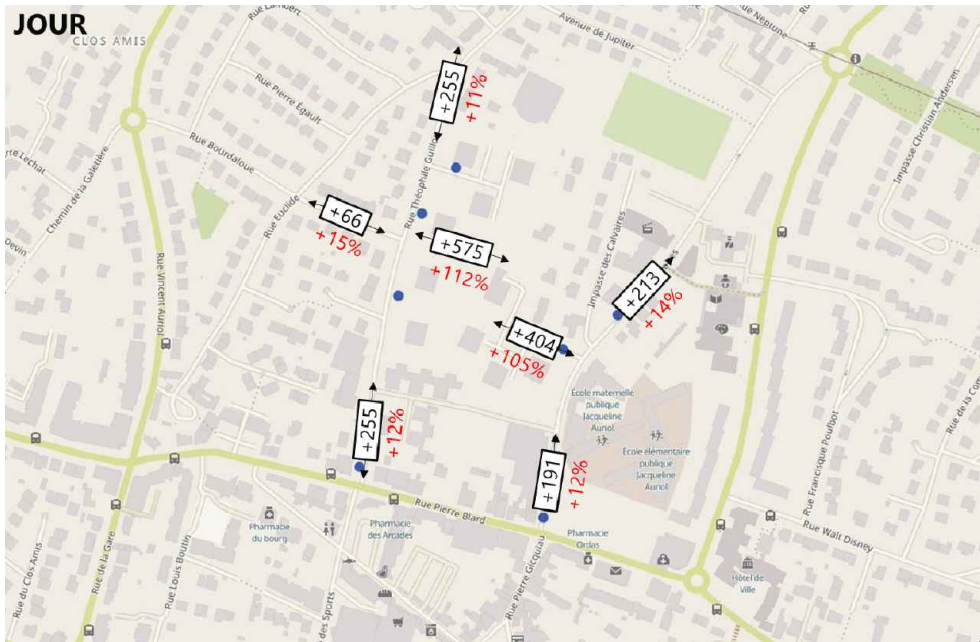
En 2021, le nouveau Schéma Directeur des itinéraires cyclables de Nantes Métropole a été adopté. Il a pour objectif de créer un réseau vélo métropolitain et est hiérarchisé par 4 grands types de voies (magistrales, structurantes, secondaires et de maillage).

A proximité du projet, des itinéraires de voies magistrales et secondaires sont prévus, notamment sur les rues Pierre Blard, de la Gare, de l'Hôtel de Ville et sur le boulevard Mitterrand.



AMÉNAGEMENTS CYCLABLE ET STATIONNEMENT VÉLO ACTUELS – OPENDATA NANTES MÉTROPOLE

Même en considérant une stabilité des parts modales actuelles (hypothèse 1), le projet a globalement peu d'impact sur le trafic et les conditions de circulation, avec des augmentations de trafic sur les voies limitrophes de l'ordre de +11% à +15%.



TRAFFICS JOURNALIERS SUPPLÉMENTAIRES ET ÉVOLUTION PAR RAPPORT À LA SITUATION ACTUELLE (HYPOTHÈSE 1)

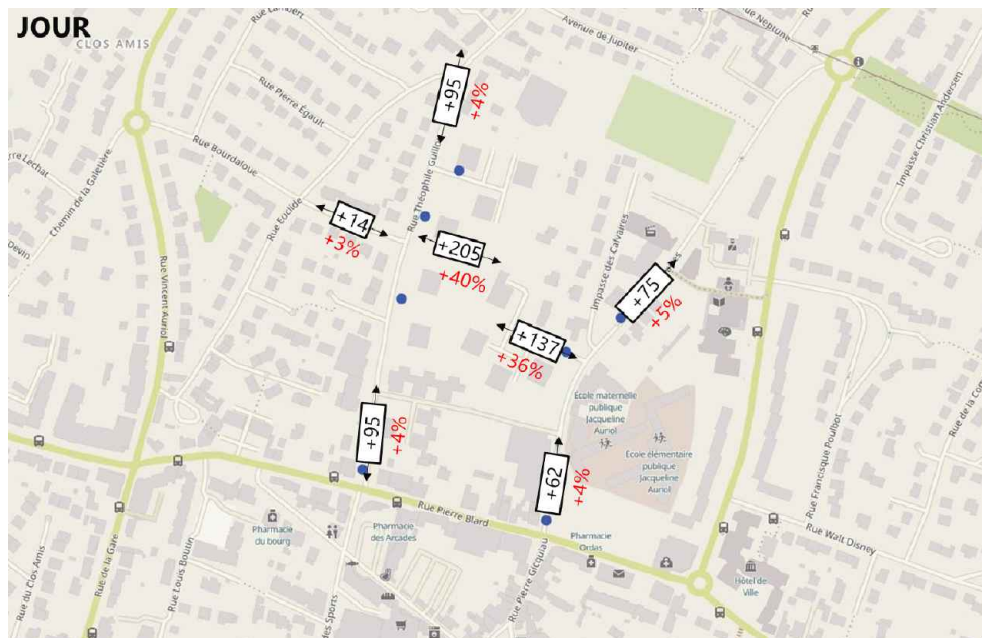
3.1.3 - Hypothèse 2 : Baisse de la part modale automobile

Avec cette hypothèse, le projet générerait environ 350 véhicules/jour supplémentaires (entrée+sortie) sur les voiries alentours.

Hyp. 2 : Baisse dela part modale automobile		HPM		HPS		JOUR	
Projets	Logements	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Destruction logements existants	-182	-25	-45	-30	-20	-435	-465
Contruction logements neufs	380	35	62	41	28	600	642
TOTAL	198	10	17	11	8	165	177
		27		19		342	



**TRAFFIC JOUR AVEC PROJET
(HYPOTHÈSE 2 : BAISSÉ PART MODALE AUTOMOBILE)**



3.2 - Conclusions

Les études de trafic menées sur le projet immobilier du secteur des rues Théophile Guillaou et des Frères Kuron montrent que celui-ci devrait avoir un impact peu significatif sur les trafics et les conditions de circulation des voies alentours.

Selon les hypothèses retenues en matière d'évolution des comportements de déplacements (parts modales), les évolutions estimées du trafic sur les voies alentours sont de :

- +11% à +15% si l'on considère une stabilité de l'usage de l'automobile (part modale stable),
- +3% à +5% si l'on considère une baisse d'usage de l'automobile conforme au PDU métropolitain (part modale passant de 59% à 39%).